Zeitschrift: Berner Geographische Mitteilungen : Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Bern und Jahresbericht des Geographischen Institutes der Universität Bern

Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern

Band: - (1992)

Artikel: Der Fussgängerverkehr in der Berner Innenstadt : Fakten, Wünsche, Forderungen

Autor: Aerni, K. / Häfliger, Edith / Kalbermatten, Ruth

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-322152

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Fachbeiträge

Prof. K. Aerni, Edith Häfliger, Ruth Kalbermatten Rieder, Urs Kaufmann, Ueli Seewer

Der Fussgängerverkehr in der Berner Innenstadt

Fakten, Wünsche, Forderungen

1 Einleitung

In den mittelalterlichen und neuzeitlichen Städten prägte der Fussgängerverkehr das Strassenbild. Im 19. Jahrhundert dehnte sich der Siedlungsbereich aufgrund des starken Bevölkerungswachstums aus. Mit der nach dem zweiten Weltkrieg einsetzenden Massenmotorisierung begann die Marginalisierung des Fussgängerverkehrs in den Städten. Die Städte wurden dem motorisierten Verkehr angepasst, die autogerechte Stadt sollte verwirklicht werden. Im engen Raum der Innenstädte kam es zu unlösbaren Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern.

Mit dem zunehmenden Stadtverkehr und den offensichtlichen Schäden an Mensch, Natur und Gebäuden wurden in den siebziger und achtziger Jahren Forderungen nach einem angepassten, stadtgerechten Verkehr laut. Verkehrsberuhigende Massnahmen, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, das Einrichten von Wohnstrassen, das Schaffen von Fuss- und Radwegverbindungen sowie die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes beginnen die einseitige Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs abzulösen.

Ende der sechziger Jahre wurde auch in Bern eine erste Fussgängerzone ausgeschieden, die neben der Hauptachse Marktgasse - Spitalgasse auch einige Plätze und Seitengassen umfasste (Abb. 1). Es wurde verpasst, diese Gebiete in für Fussgänger attraktive Räume umzuwandeln. Ungestört und frei können sich die Fussgänger einzig in den Lauben (Arkadenbögen) bewegen.

1987 erhielt die Diskussion über die Gestaltung der Innenstadt eine neue Dimension. Die damals lancierte Volksinitiative "Bärn zum Läbe" forderte u. a. eine flächenhafte Fussgängerzone zwischen Bahnhof und Bärengraben. Trotz der teilweisen Annahme der Initiative durch den Souverän wurden deren Forderungen aus rechtlichen Gründen sowie wegen des Widerstandes verschiedener Interessenverbände nicht verwirklicht.

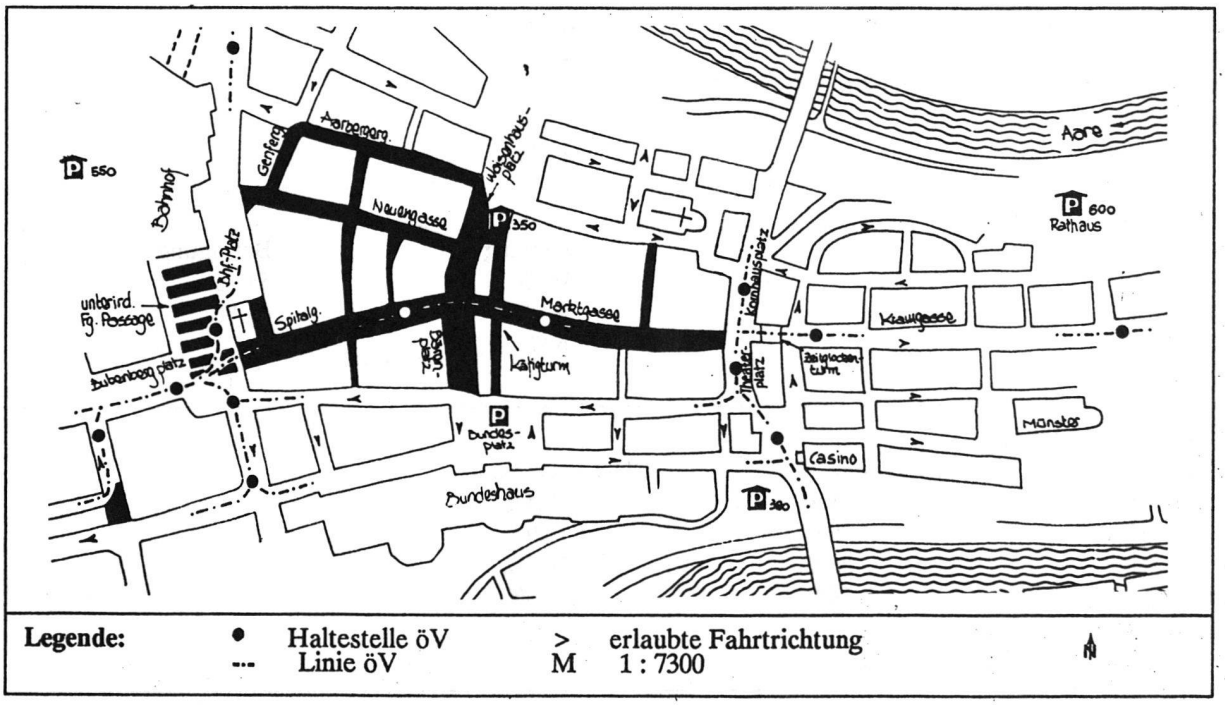


Abb. 1: Die als Fussgängerzone ausgewiesenen Strassen der Berner Innenstadt.
Quelle: VSS 1980:26, ergänzt.

Neuerdings werden die Interessen der Fussgänger in offiziellen Planungen vermehrt berücksichtigt. Für den Bereich des Bahnhofs wurden im Rahmen einer Masterplanung Massnahmen vorgeschlagen und schon teilweise verwirklicht (MASTERPLAN BAHNHOF BERN 1991). Im Entwurf zu einem Stadtent-wicklungskonzept (GEMEINDERAT DER STADT BERN 1992:61-63) legten die Behörden kürzlich ihre Vorstellungen zur Lösung des Verkehrsproblems in der Innenstadt dar. Die darin vorgesehene Fussgängerzone ist allerdings eine nur unwesentliche Erweiterung des vor zwanzig Jahren ausgeschiedenen Gebiets (Abb. 1).

2 Forschungsprojekt Fussgängerverkehr Berner Innenstadt

Sowohl der Fussgängerverkehr selber als auch seine Erforschung wurden von den zuständigen Wissenschaften und in den Statistiken vernachlässigt. Deshalb fehlen bis heute Grundlagen für Bern fast vollständig.
Neben der Beschaffung von elementaren Daten zum Fussgängerverkehr sollen in unserer Arbeit das Verhalten, die Wünsche und die Raumansprüche der Nutzer der Berner Innenstadt aufgezeigt werden, um anschliessend Verbesserungsvorschläge für die Fussgänger abzuleiten.

Als Untersuchungsgebiet wurde ein Raum im Bereich der oberen Altstadt abgegrenzt, der die Markt- und Zeughausgasse mit ihren Querverbindungen umfasst (beiliegende Farbkarte). Zusätzliche Erhebungen ermöglichen die Eingliederung der Erkenntnisse in den erweiterten Raum der ganzen Berner Altstadt.

Für die Erhebungen standen uns etwa 120 Helferinnen und Helfer zur Verfügung. Am Donnerstag, 25. April 1991, wurden in einer grossangelegten Fussgängerzählung die Fussgängerströme im Untersuchungsraum und in beschränktem Rahmen in der übrigen Innenstadt erfasst sowie die Raumnutzung aufgezeichnet. Am zweiten Grosserhebungstag (Donnerstag, 2.5.91) wurden von 120 Personen in einer Strassenbefragung 1'229 Interviews durchgeführt und durch eine schriftliche Befragung ergänzt (533 Fragebogen). Bei der Befragung strebten wir nicht Repräsentativität an, vielmehr ging es uns darum, die Einschätzungen und Wünsche der Besucher in einer Momentaufnahme aufzuzeigen, deren wichtigste Aspekte im Folgenden dargestellt werden.

3 Die Berner Fussgänger

Mit Hilfe einiger weniger Kenngrössen lassen sich die Besucher des Untersuchungsgebiets charakterisieren.

Wohnort:	
Berner Innenstadt	6 %
übrige Gemeinde Bern	40 %
übrige Region Bern (VZRB-Region)	26 %
ausserhalb der Region Bern	23 %
keine Antwort	5 %

Geschlechterverteilung:		
Geschlecht	Zählung	Befragung
Männer	38 %	53 %
Frauen	56 %	45 %
Kinder	6 %	-
keine Antwort	-	2 %

Altersklassenverteilung:		
Altersklasse	Befragung	CH-Durchschnitt
15 - 19 Jahre	8 %	7.4%
20 - 39 Jahre	46 %	38.9%
40 - 59 Jahre	26 %	30.7%
> 60 Jahre	19 %	23.0%
keine Antwort		1.0%

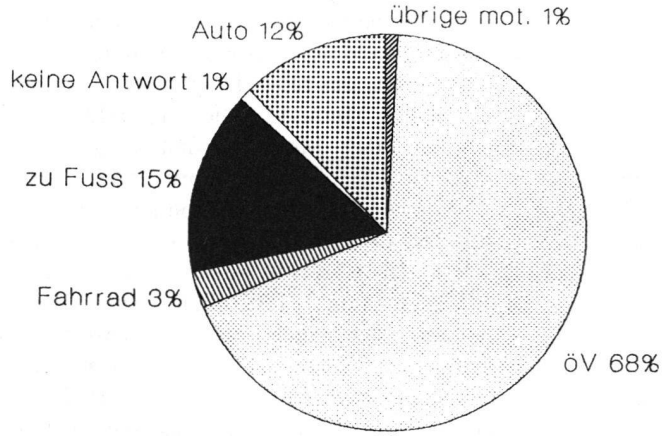


Abb. 2: Benutzte Verkehrsmittel auf dem Weg in die Innenstadt.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung

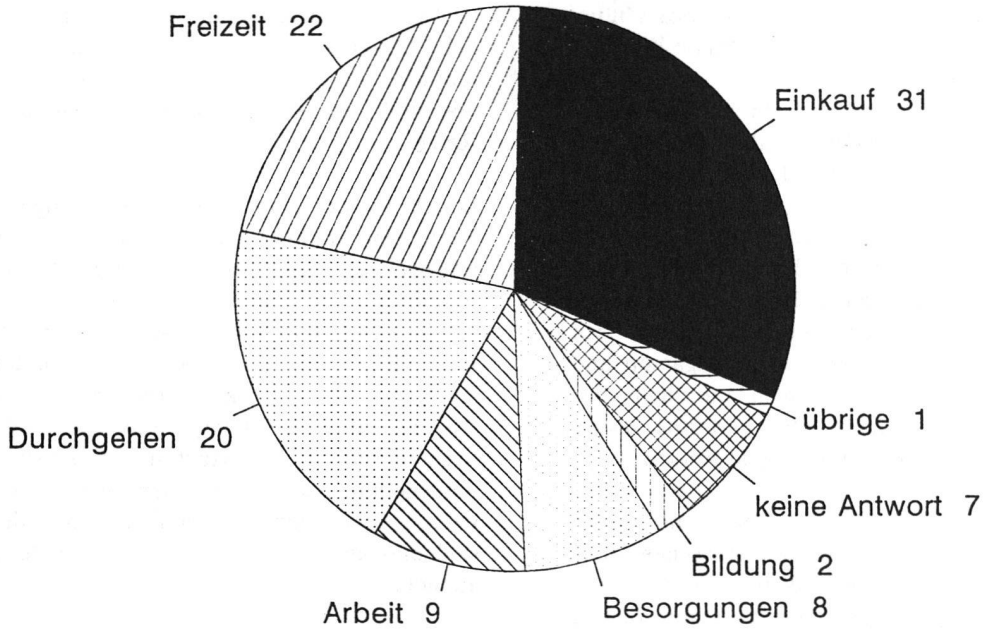


Abb. 3: Die wichtigsten Tätigkeiten der Fussgängerinnen und Fussgänger (in %).
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung

Die wichtigste Tätigkeit im Untersuchungsgebiet ist das Einkaufen, gefolgt vom Verbringen der Freizeit und dem blossen Durchgehen (Abb. 3). Es fällt auf, dass bei Frauen das Einkaufen von überragender Bedeutung ist, während die Männer die drei Tätigkeiten Einkaufen, Freizeit verbringen und Durchgehen etwa gleich oft angegeben haben. Öfter als bei den Frauen wird bei den Männern zudem das Arbeiten genannt. Im zeitlichen Verlauf dominiert morgens das Einkaufen, während mittags und abends das Verbringen der Freizeit wichtiger ist.

Autokunden sind in der Berner Innenstadt entgegen vielfachen Behauptungen nicht die besseren Kunden.

Dies zeigen die Antworten der 1192 befragten Personen:

Von 100 Franken stammen von	
ÖV-Benutzern	70.-
Fussgängern	15.-
Autofahrern	12.-
Velofahrern	3.-
Durchschnittliche Ausgaben von	
ÖV-Benutzern	37.-
Fussgängern	37.-
Autofahrern	37.-
Velofahrern	8.50

4 Die Nutzung der Innenstadt durch die Fussgänger

4. 1 Die Farbkarte als Überblick

Wir haben eine Auswahl der vorliegenden Ergebnisse aus der Zählung und der Beobachtung in Form einer Farbkarte zusammengestellt, um die vielen Einzelergebnisse in ihrer vernetzten Struktur wiederzugeben.

Die Karte gliedert sich inhaltlich in drei Hauptteile: Teil I stellt die Stundenbelastung des fliessenden und ruhenden Verkehrs zwischen 16.00 und 17.00 Uhr dar. In Teil II sind als zeitliche Ausdehnung die Tagesgänge ausgewählter Zählstellen dargestellt. Teil III vermittelt einen optischen Eindruck über die Raumnutzung eines kleinen Ausschnitts des Untersuchungsraumes im Bereich der Marktgasse West.

Die Darstellung der Verkehrsbelastung des Untersuchungsraums bildet den Hauptinhalt der Farbkarte (Teil I). Mit unterschiedlichen Darstellungsmitteln sind die verschiedenen Verkehrsgruppen in ihrer gegenseitigen Beeinflussung gezeigt.
Der fliessende Fussgängerverkehr wird durch blaue Bänder dargestellt. Aus deren Breite lässt sich das Verkehrsaufkommen abschätzen. Es lassen sich grosse Unterschiede zwischen den Längsgassen und den Querverbindungen, aber auch innerhalb der einzelnen Gassen feststellen. Die Farbtöne lassen eine Unterscheidung von Männern und Frauen zu.

Um die Komplexität zu reduzieren, musste der zeitliche Rahmen eingeengt werden. Zwischen 16.00 und 17.00 Uhr beginnen sich Einkaufs-, Freizeit- und Arbeitsverkehr zu überlagern, was zu einer starken Verkehrsbelastung führt. Die wiedergegebene Verkehrssituation entspricht etwa dem abendlichen Durchschnittsaufkommen, nicht aber der absoluten Verkehrsspitze.

Der Fahrzeugverkehr wurde durch die Berner Stadtpolizei an den Ein- und Ausfahrtspunkten des Untersuchungsraumes erhoben (POLIZEIDIREKTION DER STADT BERN 1991b). Das Verkehrsaufkommen ist durch die bestehende Verkehrsberuhigung klein - jedenfalls im Vergleich zur Zahl der Fussgänger. Die Raumbeanspruchung durch den Fahrzeugverkehr dagegen ist beträchtlich. Aus den zwei Kreisdiagrammen ist die Aufteilung des rollenden Verkehrs nach Fahrzeugkategorien ersichtlich.

Das grüne Grundraster visualisiert die Dichte der Gassenüberquerungen. Als Mass dient die Anzahl Personen pro Meter Gasse und Stunde.
Die Erhebung des ruhenden Verkehrs erfolgte in der Kontrollgang-Methode. Die abgebildete Situation entspricht einer Momentaufnahme zwischen 16.20 und 16.40 Uhr am 25. April 1991. Verweilende Fussgänger lassen sich besonders häufig in den randlichen Zonen der Lauben der Marktgasse sowie in den drei Strassencafés (Zeughausgasse und Kaiserhauspassage) feststellen. Viele Verweilende massieren sich auch im westlichsten Teil der Marktgasse (Zählstelle 1a), wo sich stark publikumsorientierte Geschäfte drängen. Zweiräder sind vor allem in der östlichen Zeughausgasse zu finden und beanspruchen nicht allzuviel Raum.

Im Gegensatz dazu beeinträchtigen die vielen parkierten Fahrzeuge die Raumverhältnisse erheblich. Obschon in der Zeughausgasse nur 11 öffentliche Parkplätze bestehen, sind 39 Fahrzeuge abgestellt, im westlichen Teil sogar in doppelter Reihe.

Durch die vier dargestellten Tagesgänge erfährt die Karte eine zeitliche Erweiterung. Die Zählstelle 2a ist zweimal aufgeführt, weil dort die genauesten Resultate vorliegen. Einerseits ist die Fussgängermenge nach der Gehrichtung in 10-Minuten-Intervallen dargestellt, was eine besonders präzise Analyse des Verkehrsgeschehens ermöglicht. Andererseits sind für insgesamt drei Zählstellen die nach Geschlecht unterteilten Stundensummen wiedergegeben. Daraus lässt sich eine Vorstellung gewinnen, wie die Stundenbelastung des Untersuchungsraumes (Teil I) zu den anderen Zeiten aussieht.

Ein kleiner Ausschnitt rund um den Anna-Seiler-Bunnen wurde mit einer Videokamera überwacht. Die Situation widerspiegelt die dichte Raumnutzung zur angegebenen Zeit.

4.2 Die Fussgängermenge im Untersuchungsraum

Kleinräumige Unterschiede der Fussgängermengen im Untersuchungsraum sind für den Zeitraum von 16.00 - 17.00 Uhr detailliert aus der Farbkarte ersichtlich. Der Belastungsplan (Abb. 4) zeigt zusammenfassend die Tages-Gesamtbelastung der untersuchten Gassen. Die herausragende Bedeutung der Marktgasse als Einkaufsstrasse ist aus der Fussgängerfrequenz ablesbar. In der Marktgasse sind dreimal mehr Personen anzutreffen als in der Zeughausgasse.

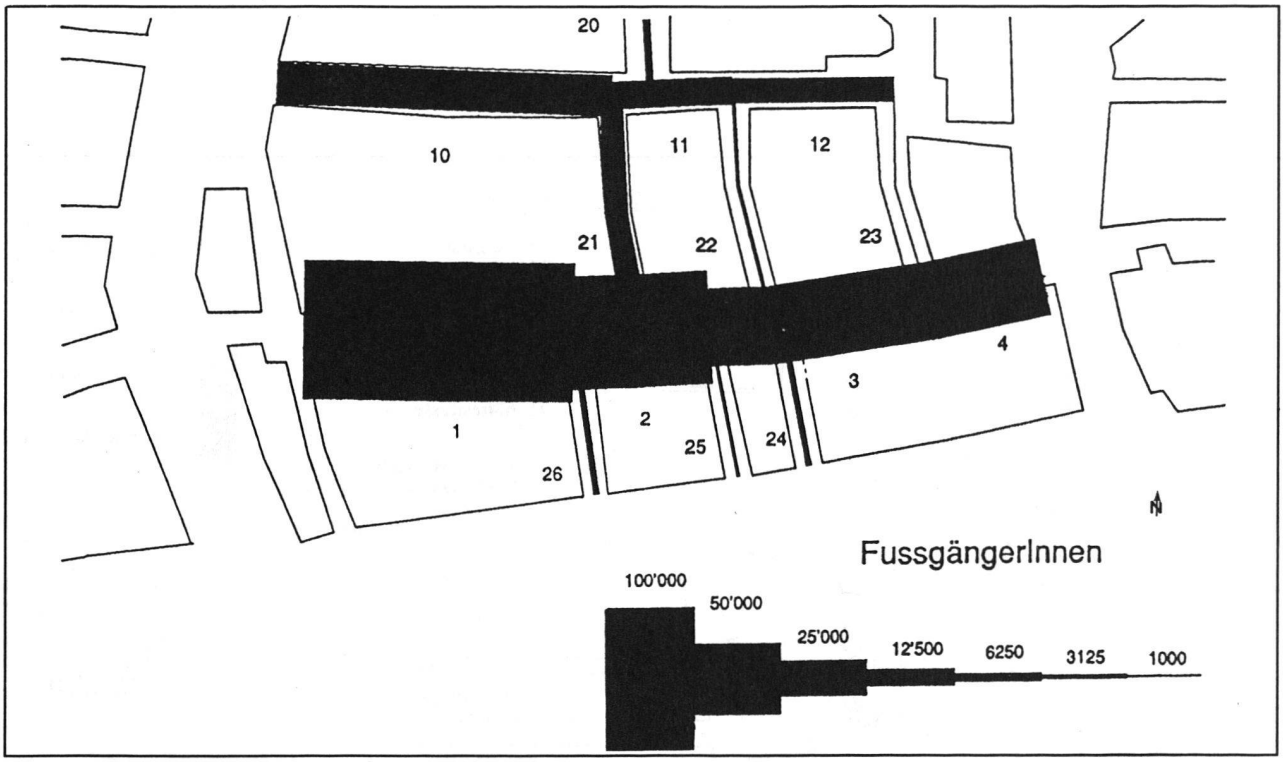


Abb. 4: Belastungsplan des Untersuchungsraums: Tagesgesamtbelastung mit Nummern der Zählstellen.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung; Massstab 1 : 2'400.

Die nördliche Laube der Marktgasse wird stärker frequentiert als die südliche. Der attraktivste Teilraum des Untersuchungsgebiets ist gemessen an der Fussgängerfrequenz der westlichste Häuserblock zwischen Markt- und Zeughausgasse. Der Gassenraum wird von den Fussgängern in erheblichem Ausmass genutzt, obschon Anlieferverkehr, Tram und Bus das Gehen auf der Fahrbahn erschweren. Dies trifft besonders in den Spitzenzeiten bei Überlastung der Lauben zu (s. Farbkarte).

Die Zeughausgasse ist im Vergleich zur Marktgasse weniger attraktiv. Geschäfte, welche den ganzen Raum zwischen den beiden Gassen einnehmen, richten ihre Nebeneingänge auf die Zeughausgasse, während die Haupteingänge und Schaufensterfronten in der Marktgasse zu finden sind. Die Fussgängerfreundlichkeit der Zeughausgasse wird durch die Platz beanspruchende Warenanlieferung und die vielen motorisierten Zubringerfahrten beeinträchtigt. Abends wirkt sich die hohe Dichte an Gaststätten, Hotels und Versammlungslokalen positiv auf die Fussgängermenge aus.

Mit Ausnahme der Zeughauspassage weisen alle Querverbindungen im Untersuchungsraum geringe Fussgängerzahlen auf. Die Zeughauspassage als modern gestaltete Ladenpassage nimmt während der Geschäftszeit eine zentrale Stellung als Verbindung zwischen Markt- und Zeughausgasse ein.

4.3 Lauben oder Gassen

Die Lauben dienen heute vornehmlich als witterungsgeschützte Fussgängerverbindungen. 87 % aller Fussgänger benützen im Tagesverlauf auf ihrem Gang durch die Marktgasse nur den Laubenraum; 6 % wechseln zwischen Lauben- und Gassenraum ab. Die Lauben verstärken die Attraktivität der Marktgasse im Vergleich mit den parallel verlaufenden Gassen zusätzlich. Problematisch ist, dass sie zu Spitzenzeiten zu wenig Kapazität aufweisen, um den Fussgängerverkehr aufzunehmen. Dies führt zu einer Verdrängung in den Gassenraum.

Fussgänger haben das Bedürfnis, den Strassenraum zu benützen. Dies trifft nicht nur bei Überlastung des Laubenraums zu, sondern auch bei schwach frequentierten Gassen und nachts, wie beispielsweise in der Kramgasse, wo ein beachtlicher Teil die Strasse benützt. Eine fussgängerfreundliche Ausgestaltung des Strassenraums wirkt sich positiv auf den Anteil der Fussgängermenge im Gassenraum aus, wie am Beispiel der Spitalgasse im Bereich der aufgepflästerten Bus- und Tramhaltestelle ersichtlich ist (Abb. 5).

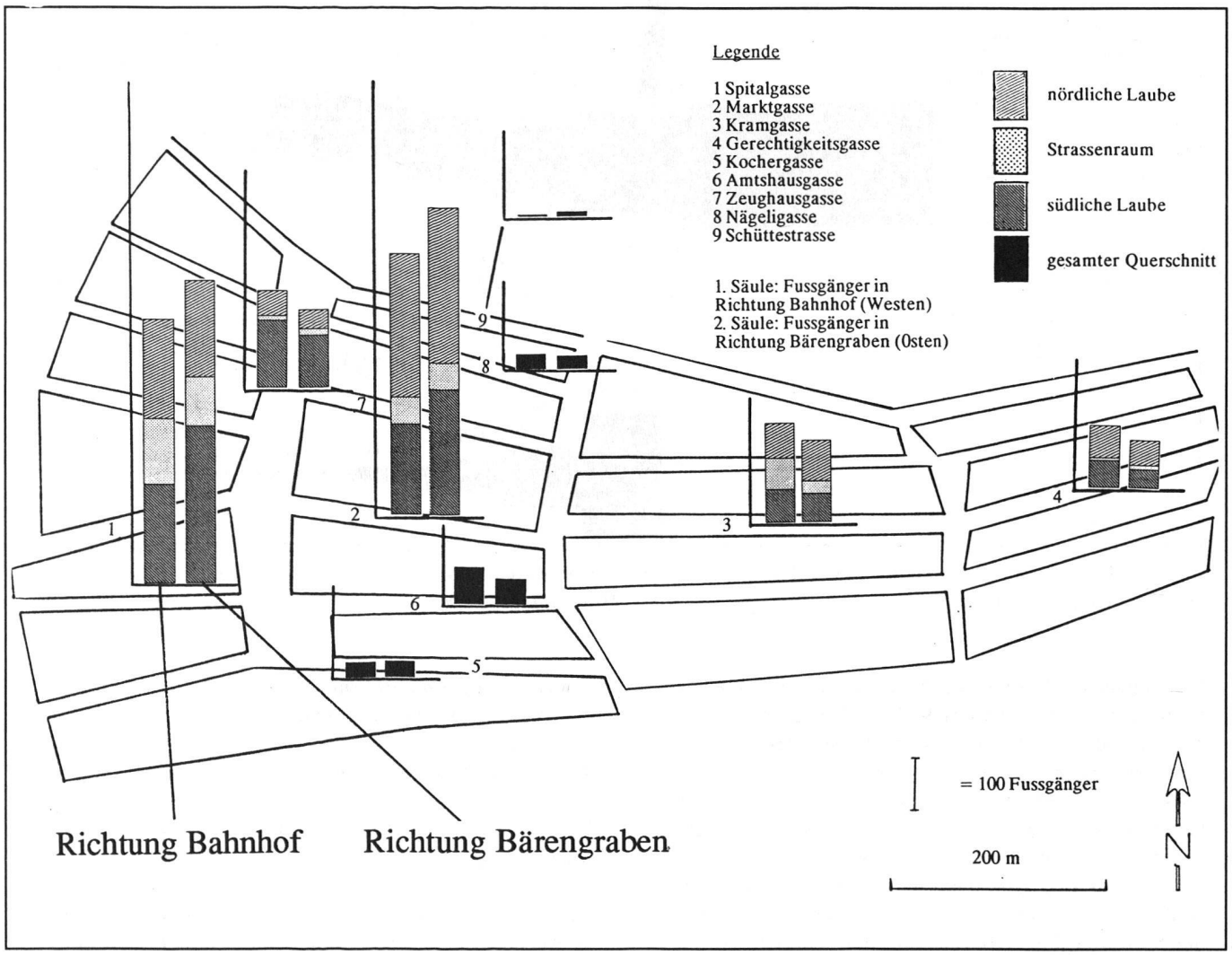


Abb. 5: Das nachmittägliche Wertigkeitsgefüge in der Berner Innenstadt (14.40 - 14.50 Uhr)
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung.

4.4 Die Fussgängerströme im Tages- und Wochengang

102'300 Fussgänger wurden am Donnerstag, 25. April 1991, in der nördlichen Laube der Marktgasse von morgens 5.00 Uhr bis um 2.00 Uhr des nächsten Tages gezählt. Die genauen Resultate der Fussgängerzählung werden in zwei verschiedenen Abbildungen (s. Farbkarte und Abb. 6) nach den erfassten 10-Minuten-Intervallen aufgeschlüsselt.

Die unterschiedlichen Ladenöffnungszeiten führen dazu, dass sich nicht an jedem Wochentag gleichviel Leute in der Innenstadt aufhalten. Der Donnerstag, unser Erhebungstag, weist die absolut höchste Passantenfrequenz aller Wochentage auf, was auf die bis um 21.00 Uhr geöffneten Läden zurückzuführen ist. Dienstag, Mittwoch und Freitag können als "normale Wochentage" bezeichnet werden, da sie alle vergleichbare Passantenaufkommen aufweisen. Am Montag haben wir an den Zählstellen ein um einen Viertel geringeres Fussgängeraufkommen gemessen. Hauptgrund dafür ist, dass die Läden bisher erst um 14.00 Uhr öffneten. Am Samstag sind trotz vorverschobenem Ladenschluss um 16.00 Uhr gleichviel Fussgänger unterwegs wie an einem normalen Wochentag. Das lässt auf die absolut höchsten Belastungen während eines einzelnen Intervalls schliessen. Am Sonntag schliesslich hält sich nur ein Viertel der Fussgänger eines normalen Wochentags in der Innenstadt auf.

Das Wertigkeitsgefüge zeigt beispielhaft die Bedeutung der Gassen des Untersuchungsgebiets im Vergleich mit der übrigen Innenstadt (Abb. 5). Für die gesamte Altstadt gilt die folgende Aussage: Je weiter ein Punkt einerseits vom Bahnhof und andererseits von der Hauptachse Spitalgasse - Gerechtigkeitsgasse entfernt liegt, desto kleiner ist das Fussgängeraufkommen.

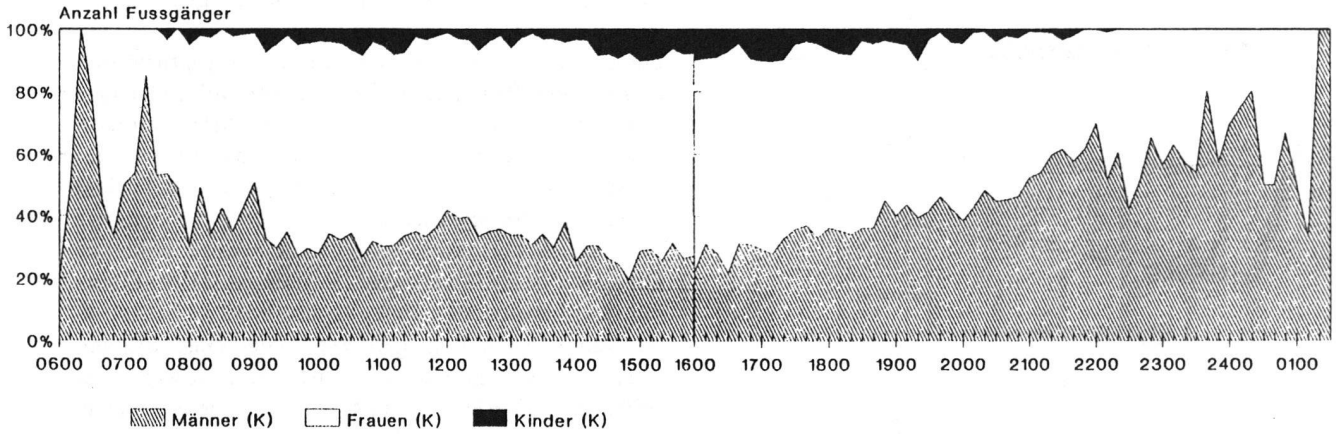


Abb. 6: Das relative Geschlechterverhältnis an der Hauptzählstelle (Marktgasse Nord, 2a) in Richtung Käfigturm.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung.

5 Sicherheitsprobleme im Untersuchungsraum

5.1 Soziale Sicherheit

In den Beurteilungen von Markt- und Zeughausgasse (Abb. 11) zeigt sich, dass beide Gassen nachts als ziemlich menschenleer eingeschätzt werden. Ein Blick auf die Zählresultate bestätigt dies (s. Farbkarte). Betrachtet man jedoch die verschiedenen Benützergruppen, treten klare Differenzen auf. Die Sicherheit der Markt- und Zeughausgasse wird gegensätzlich eingeschätzt. Männer und jüngere Personen fühlen sich im Untersuchungsraum eher sicher, Frauen und ältere Leute eher bedroht.

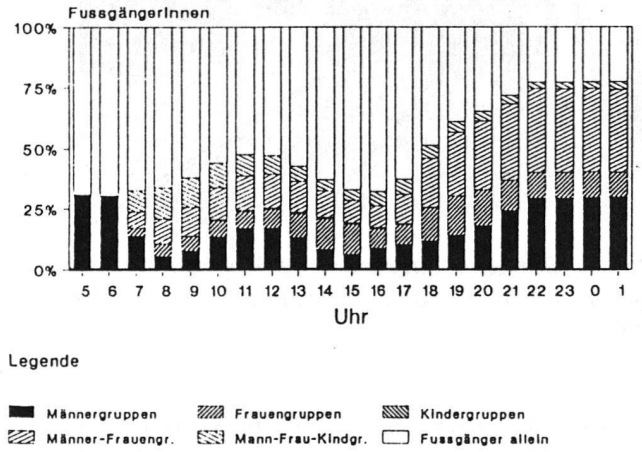
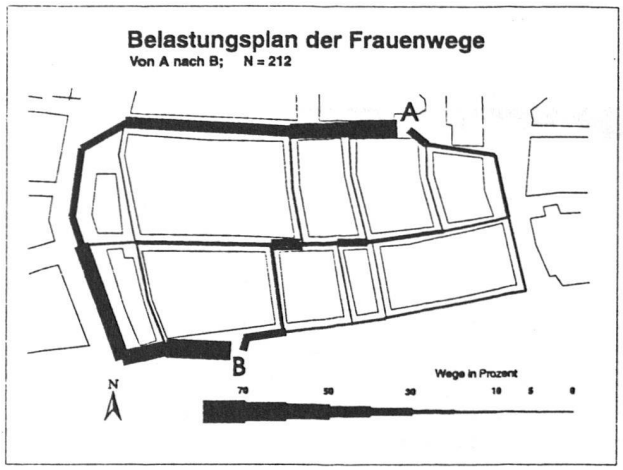


Abb. 7: Gruppenzusammensetzung in der Zeughausgasse, südliches Trottoir.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung.

Wer sich im öffentlichen Raum unsicher fühlt, geht möglichst nicht allein, sondern zieht die Geborgenheit einer Gruppe vor. Die Art und Häufigkeit der Gruppenzusammensetzung haben wir an fünf Zählstellen untersucht. Im Tagesverlauf treten deutliche Unterschiede auf (Abb. 7).

Frauengruppen sind mit einem Anteil von mindestens 10 % aller Fussgänger am Nachmittag und am frühen Abend häufiger als Männergruppen. Bemerkenswert ist, dass sie fast überall bis zwei Uhr nachts auftreten, was bei Einzelpersonen (im Gegensatz zur Zeughausgasse) nicht mehr der Fall ist. Der Anteil an gemischten Gruppen (Männer und Frauen) weist die Tendenz auf, im Verlaufe des Tages und v. a. gegen Abend immer grösser zu werden. Ihr Anteil am Fussgängerverkehr beträgt schon morgens sehr bald über 10 %, am späteren Abend machen sie bis zu 40 % aus.

In Gruppen fühlen sich die meisten Personen auch in der Nacht recht sicher. Einzelpersonen dagegen reagieren auf ihre Ängste, indem sie gewisse Räume meiden oder überhaupt nicht mehr zu Fuss durch die Innenstadt gehen. Um dies zu verdeutlichen, zeichneten 514 schriftlich befragte Personen auf einem Plan des Untersuchungsraumes denjenigen Weg von A nach B ein, den sie um 01.15 Uhr früh wählen würden (Abb. 8).



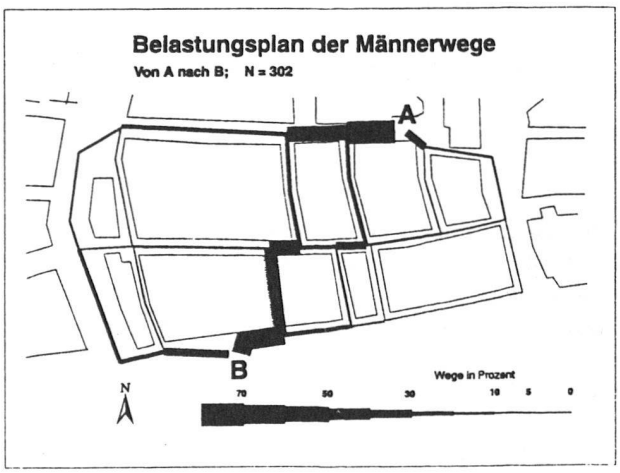


Abb. 8: Bewegungsmuster von Frauen und Männern nachts.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung;
Massstab: 1 : 5'000.

Die Auswertung zeigt, dass Frauen aus Sicherheitsgründen bedeutende Umwege in Kauf nehmen, während Männer die direkten Wege vorziehen. Trotz festgestellter Unterschiede ist die Sicherheitsfrage in unseren Städten kein geschlechtsspezifisches Problem. Das Sicherheitsdefizit geht alle an.

5.2 Sicherheit und Verkehr

Der enge Strassenraum der Altstadt wird durch verschiedene Nutzer beansprucht. Einerseits rollen ständig Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des ÖV durch die Gassen. Zudem parkieren Kunden- und Anlieferfahrzeuge längs der Fahrbahn. Andererseits herrschen z. T. dichte Fussgängerströme vor.

Zusätzlich zum Fussgänger-Längsverkehr (Kap. 4.2) hat der Querverkehr über die Gassen eine grosse Bedeutung. Dies konnte mit den Zählresultaten aufgezeigt werden. Laut Hochrechnungen überschreiten täglich etwa 60'000 Personen die Marktgasse und 15'000 Personen die Zeughausgasse!

Die grösste Dichte lässt sich zwischen Käfigturm und Anna-Seiler-Brunnen zwischen 16.00 und 17.00 Uhr ermitteln (s. Farbkarte). In der MIV-betonten Zeughausgasse West dagegen sind die Querbeziehungen mit Ausnahme des Verkehrs auf dem Fussgängerstreifen schwach.

Den sich im Gassenraum in Längs- oder Querrichtung bewegenden Fussgängern wird gestalterisch zu wenig Rechnung getragen. Die Gassenräume werden von parkenden Fahrzeugen sowie vom rollenden Verkehr stark beansprucht. Viele Personen wechseln die Strassenseite gestresst, gehetzt, verunsichert oder gar verängstigt. "Beinahe - Unfälle" treten häufig auf (Abb. 9).

Abb. 9: Beengende Situation in der Marktgasse.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung; Foto vom März 1991.

Zwischen rollendem und ruhendem Verkehr, aber auch zwischen Fussgängern und Fahrverkehr besteht somit ein beträchtliches Konfliktpotential. Besonders kritisch sind Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Solche Situationen treten einerseits bei Überquerungsvorgängen auf, andererseits immer dann, wenn Fahrzeugen in der sicheren Zone

abgestellt sind. Zur Hauptanlieferungszeit, wenn bis zu 62 % der verfügbaren Fläche neben der Fahrspur belegt ist, gibt es für Fussgänger kaum mehr ein Durchkommen in der Längsrichtung. Wer auf der Gasse geht, zwängt sich entweder zwischen parkierten Fahrzeugen durch oder weicht auf die Fahrspur aus, wodurch die Unfallgefahr steigt.

Auf der Marktgasse zeigt sich eine Art Wechselspiel zwischen abgestellten Motorfahrzeugen und längs gehenden Personen: Je mehr Motorfahrzeuge parkiert sind, desto weniger Raum bleibt den Passanten. Durch die ungünstigen Raumverhältnisse abgeschreckt, gehen im Verhältnis zum Gesamtverkehr weniger Personen auf der Strasse. Auf der Farbkarte wird ersichtlich, wie die abgestellten Fahrzeuge den regen Fussgängerverkehr auf der Gasse behindern. Besonders deutlich werden die Raumkonflikte im westlichen Abschnitt, wo vermehrt Passanten aus den überlasteten Lauben ausweichen.
Heute wird der Gang auf der Gasse durch den Motorfahrzeugverkehr behindert. Dies hält viele Personen von einem Gassenbummel ab. Wird das Gefahrenpotential in der Marktgasse reduziert und den Fussgängern mehr Raum zugestanden, dürfte sich die Fussgängermenge auf der Gasse deutlich steigern. Das Gehen auf der Gasse könnte dieselbe Akzeptanz erreichen wie heute schon im östlichen Teil der Spitalgasse, wo die Tram-/Bushaltestelle aufgepflästert worden ist.

5.3 Verweilen und ruhender Verkehr

Unter ruhendem Verkehr versteht man abgestellte Fahrzeuge und verweilende Fussgänger. Es bestehen grosse Unterschiede zwischen der Marktgasse sowie dem West- und Ostteil der Zeughausgasse: Die Marktgasse ist von 11.30 bis 14.30 Uhr und ab 17.00 Uhr vom motorisierten Anlieferverkehr entlastet, während die Zeughausgasse frei zugänglich bleibt, der Westteil sogar für den MIV. Die wenigen Parkplätze erzeugen einen erheblichen Parksuchverkehr und verleiten gleichzeitig zu unerlaubtem Parkieren. Bei unseren Kartierungen registrierten wir bis zu 68 abgestellte Fahrzeuge. Für Personen, welche zu Fuss unterwegs sind, verliert die Gasse dadurch viel von ihrer Anziehungskraft.

In der Marktgasse verweilt schon morgens eine grosse Zahl von Personen (Abb. 10); der Spitzenwert wird um 17.00 Uhr erreicht und ist deutlich akzentuiert. Auch nachts bummeln noch einige Fussgänger durch die Innenstadt. Meistens betrachten sie die Schaufenster oder verweilen stehend. Nachmittags und abends setzen sich aber auch viele Passantinnen und Passanten auf Brunnen, Treppenstufen oder sogar aufs Pflaster, weil weder in der Markt- noch in der Zeughausgasse Sitzgelegenheiten existieren.

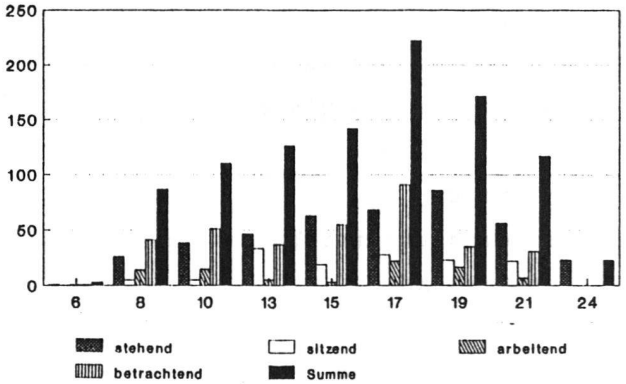


Abb. 10: Verweilende Personen in der Marktgasse. Quelle: GIUB, Fussgängerforschung.

Auf der Farbkarte wird ersichtlich, dass sich die ruhenden Personen nicht gleichmässig über den Raum verteilen. Wo besonders viele Personen stehen oder sitzen und gleichzeitig ein starker Fussgängerverkehr herrscht - wie beispielsweise zwischen Wollenhof und Migros -, wird der fliessende Fussgängerverkehr bald einmal behindert, weil die Lauben dem Verkehrsansturm nicht mehr gewachsen sind.

6 Beurteilung der Raumgestaltung

6.1 Markt- und Zeughausgasse im Erlebnisprofil

In der schriftlichen Befragung wurden die Passanten nach ihren Eindrücken von der Markt- und Zeughausgasse gefragt. Als methodisches Hilfsmittel diente das semantische Differential, bei dem das eigene Empfinden als Erlebnisprofil zwischen zwei gegensätzlichen Adjektiven eingeordnet wird. (Abb. 11).
Während die Marktgasse in ihrem Erscheinungsbild noch eher als attraktiv und abwechslungsreich empfunden wird, ist dies bei der Zeughausgasse nicht mehr der Fall. Sie gilt im Urteil der Befragten als eher abstossend, nüchtern und monoton. Dies deutet auf ein beträchtliche Gestaltungsdefizit hin. Beide Gassen gelten heute im Urteil der Befragten als hektisch, laut und überfüllt.

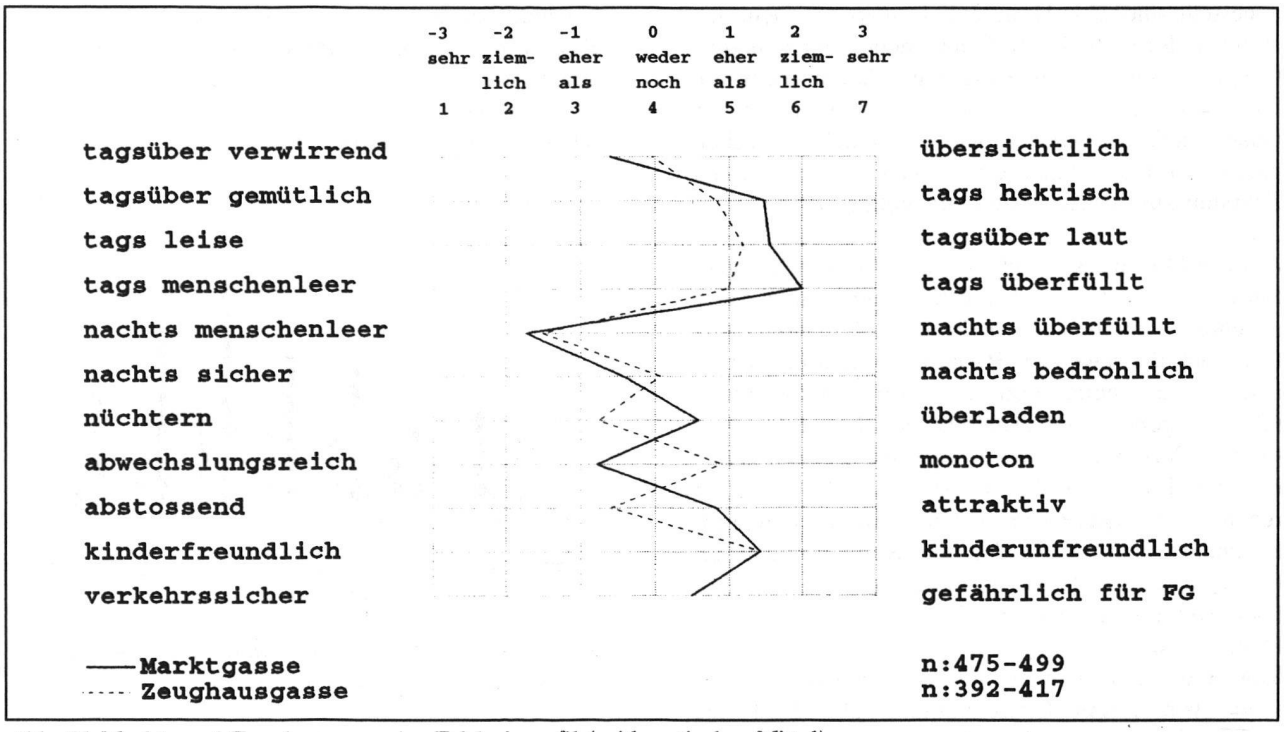


Abb. 11: Markt- und Zeughausgasse im Erlebnisprofil (arithmetisches Mittel).
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung.

Die Beurteilung der Verkehrssituation zeigt, dass sehr viele Fussgänger mit dem heutigen Zustand nicht zufrieden sind.

6.2 Die Fussgänger möchten die heutige Raumnutzung verändern

In den Befragungen wurden verschiedene Verkehrsmassnahmen und Gestaltungsvorschläge hinsichtlich ihrer Akzeptanz untersucht. Von den 16 Gestaltungsvorschlägen für die Marktgasse werden sieben von einer Mehrheit der Fussgänger gewünscht (Abb. 12). Diese gewünschten Veränderungen in den Bereichen Verkehr und Gestaltung drücken die Raumansprüche der Fussgänger aus und sind als besonders dringlich einzustufen.

In der Zeughausgasse werden von den 15 Gestaltungsvorschlägen sechs mehrheitlich befürwortet (Abb. 13).

In der Zeughausgasse gilt die Einschränkung des Park- und Anlieferverkehrs eindeutig als wichtigstes Anliegen. Deutliche Mehrheiten finden auch die gestalterischen Massnahmen, welche das Erscheinungsbild der Gasse verbessern würden. Es fällt auf, wie wenig Fussgänger sich mehr Parkplätze im Untersuchungsraum wünschen! Die Forderung nach mehr Parkplätzen in der Innenstadt stammt nicht von den Nutzern! Im Gegenteil - die Mehrheit der Antwortenden (62 %) wünscht eine Reduktion des vorhandenen Parkplatzangebotes in der Innenstadt (Abb. 14).

1.	Fussgängerzone einrichten	70 %
2.	Anlieferverkehr auf den Vormittag beschränken	70 %
3.	Parkverkehr einschränken	65 %
4.	Kinderwagen- u. rollstuhlgerechte Stufenabsenkung	65 %
5.	Begrünung	60 %
6.	mehr Sitz- und Verweilmöglichkeiten schaffen	58 %
7.	Strassenbelebung fördern (Cafés, Märkte)	58 %
8.	Stadtbach sichtbar machen	42 %
9.	Verminderung des Tram- und Busverkehrs	36 %
10.	Dunkle Ecken besser beleuchten	31 %
11.	Pflästerung einführen, verschönern	30 %
12.	Weniger Schaukästen und Reklamen	29 %
13.	mehr Spielmöglichkeiten	21 %
14.	Gesicherte Ueberquerungsmöglichkeiten	19 %
15.	Gepäckablagefächer	13 %
16.	mehr Kundenparkplätze	5 %

n = 533 Personen, 1 % haben die Frage nicht beantwortet.
Die Prozentwerte drücken den Zustimmungsgrad aus.

Abb. 12: Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Marktgasse.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung.

1.	Parkverkehr einschränken	72 %
2.	Begrünung	68 %
3.	Anlieferverkehr auf den Vormittag beschränken	63 %
4.	Fussgängerzone einrichten	57 %
5.	Strassenbelebung fördern (Cafés, Märkte)	57 %
6.	Kinderwagen- u. rollstuhlgerechte Stufenabsenkung	54 %
7.	mehr Sitz- und Verweilmöglichkeiten schaffen	49 %
8.	Pflästerung einführen, verschönern	34 %
9.	Dunkle Ecken besser beleuchten	25 %
10.	mehr Spielmöglichkeiten	22 %
11.	Gesicherte Ueberquerungsmöglichkeiten	19 %
12.	Stadtbach sichtbar machen	19 %
13.	Weniger Schaukästen und Reklamen	18 %
14.	Gepäckablagefächer	11 %
15.	mehr Kundenparkplätze	6 %

n= 533 Personen, 4 % haben die Frage nicht beantwortet.
Die Prozentwerte drücken den Zustimmungsgrad aus.

Abb. 13: Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Zeughausgasse.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung.

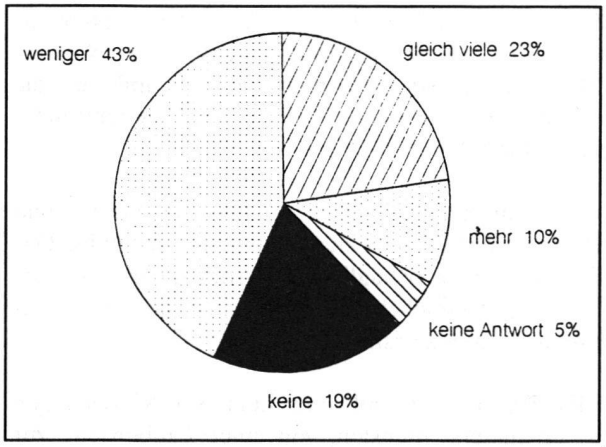


Abb. 14: Gewünschtes Parkplatzangebot in der Berner Innenstadt (n = 1229).
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung.

6.3 Die Fussgänger wünschen sich eine Fussgängerzone

Auf die Frage, ob es heute in der Berner Innenstadt eine Fussgängerzone gebe, antworten zwei Drittel der Befragten mit nein. Dies ist hinsichtlich der über 20 Jahre existierenden Fussgängerzone ein überraschend ernüchterndes Resultat. Die heutige Fussgängerzone wird offensichtlich nicht als solche wahrgenommen oder nicht akzeptiert. Unsere Befragung zeigt eine hohe Zustimmung der Innenstadtbesucher und -besucherinnen zu einer zukünftigen Fussgängerzone.

Mit 94 % aller Befragten wünscht sich eine überwältigende Mehrheit endlich eine sichtbare Fussgängerzone. Die in eine Fussgängerzone umgewandelte Innenstadt würden sie häufiger besuchen. 53 % möchten die Fussgängerzone in der ganzen Innenstadt einführen, nicht nur in einem Teilbereich. Damit bestätigt sich das Resultat der Abstimmung "Bärn zum Läbe". Eine Minderheit von sechs bis sieben Prozent der Befragten befürchtet einen Attraktivitätsverlust durch die Einführung einer Fussgängerzone. Die Argumente der Gegner sind zwiespältig: Einerseits wird die erschwerte Zugänglichkeit für den motorisierten Individualverkehr kritisiert, andererseits befürchtet man die einseitige Entwicklung der Innenstadt zu einem Einkaufszentrum.

7 Forderungen an eine fussgängerfreundliche Berner Innenstadt

7.1 Leitlinien

Wir können kaum annehmen, dass die Berner Innenstadt in einem Schritt in eine fussgängergerechte City umgewandelt wird. Viel wahrscheinlicher ist, dass nacheinander verschiedene Einzelmassnahmen erfolgen. Damit diese nach und nach zu einem wirkungsvollen Ganzen verschmelzen können, entwerfen wir zuerst die Leitlinien für eine fussgängerfreundliche Innenstadt. Diese folgen den Hauptanforderungen der Fusswegplanung (BUNDESAMT FÜR FORSTWESEN UND LANDSCHAFTSSCHUTZ 1988: 18).

Die Forderungen können für die Anwendung auf den Citybereich präzisiert werden. Den Oberbegriff "Verbindungen" ersetzen wir durch "**Bewegungsfreiheit**": Fussgänger sollen in der Innenstadt eine uneingeschränkte Bewegungsfreiheit geniessen. In der Fussgängerzone ist ihnen Priorität einzuräumen.

Attraktivität: Zu einer attraktiven Innenstadt tragen eine Vielzahl von Eigenschaften bei: Jeder Stadtkörper strahlt mit seiner eigenen Architektur und Gestaltung eine gewisse Atmosphäre aus. Weiter ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes für die Fussgänger von besonderer Bedeutung. In ihr äussert sich die Haltung der "Stadt" gegenüber ihren Besuchern. Wesentlich ist auch die Zusammensetzung des Nutzungsmixes in der Innenstadt: Wenn sich die City von den Einkaufszentren der Agglomeration abheben will, darf sie nicht deren einseitige Einkaufsfunktion kopieren. Die Stärke eines Citybereiches liegt in einem ungleich grösseren Nutzungsangebot an Gewerbe und Dienstleistungen aller Branchen.

Die **Sicherheit** muss gewährleistet sein. Jede Person soll jederzeit ohne Angst durch die Innenstadt gehen können. Tagsüber steht die Verkehrssicherheit im Zentrum der Überlegungen, nachts ist die Frage der Sozialsicherheit angesprochen: Nur angstfreies nächtliches Zu-Fuss-Gehen sichert allen Personenkreisen die oben geforderte uneingeschränkte Bewegungsfreiheit.

7.2 Massnahmen für die Verwirklichung einer fussgängerfreundlichen Innenstadt

Es sind verschiedene Massnahmen nötig, um die Berner Innenstadt in ein fussgängergerechtes Zentrum umzuwandeln. In diesem Abschnitt schlagen wir entsprechend den drei Leitlinien ausgewählte Massnahmen vor.

Bewegungsfreiheit

- Die Hauptgassen sind generell überlastet: Fussgänger-, Anliefer-, Park- und öffentlicher Verkehr konzentrieren sich dort zu stark. Als Entlastung sind die Nebengassen aufzuwerten: Hier muss der heutige Akzent der Zubringer- und Anlieferfunktion für die Hauptgassen abgebaut und durch individuelle Gestaltungs- und Nutzungsschwerpunkte ersetzt werden.

- Der motorisierte Verkehr ist auf das notwendigste zu reduzieren und zeitlich zu konzentrieren. Fussgänger haben ein grosses Bedürfnis, auch den Strassenraum zu begehen. Dieser Raumanspruch müsste in einer Fussgängerzone selbstverständlich sein.

- Die Bedeutung der Parkplätze in der Innenstadt wird durch die Innenstadtverbände überbewertet. Nur wenige Kunden und Kundinnen benützen für den Besuch des Untersuchungsraums die angrenzenden Parkplätze. Es verwundert daher nicht, dass eine klare Mehrheit sich weniger oder gar keine Parkplätze in der Innenstadt wünscht. Oberirdische Parkplätze sind soweit als möglich ersatzlos aufzuheben, weil eine Verkehrsberuhigung sonst reine Symptombekämpfung bleibt.

- Sicher und frei bewegen können sich Fussgänger in der Marktgasse nur unter den Lauben. Diese sind jedoch zu Spitzenzeiten am Nachmittag und am frühen Abend überlastet. Die Benützung des Strassenraumes ist deshalb sowohl ein Bedürfnis als auch eine Notwendigkeit. Deshalb sollte der Strassenraum nachmittags konsequenterweise nur für Fussgänger und den ÖV zur Verfügung stehen.

- Die Situation in der Zeughausgasse lässt sich mit vielen Einzelmassnahmen verbessern. Als ideale Lösung aber sehen wir die Sperrung der ganzen Gasse für den motorisierten Individualverkehr. Dadurch würde die Gasse von etwa vier Fünfteln der motorisierten Verkehrsbewegungen entlastet und der Parkraum um mehr als die Hälfte reduziert. Die durch eine Entlastung der motorisierten Verkehrsbewegungen gewonnenen Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten könnten die Attraktivität der Zeughausgasse beträchtlich steigern.

Attraktivität

- Die seit den 60er Jahren bestehende Fussgängerzone muss ausgedehnt, aufgewertet und wahrnehmbar werden. Hier braucht es einen Effort, um die Idee einer Fussgängerzone tatkräftig umzusetzen. Mit dieser Erneuerung muss gleichzeitig eine räumliche Ausdehnung erfolgen, wenn auf die Wünsche der Innenstadtbesucher eingegangen werden soll. Durch eine ganzheitliche Verwirklichung der künftigen Fussgängerzone dürfte auch ein gewisser Ausgleich in der Anziehungskraft der Haupt- und Nebengassen erreicht werden.

- Wie die gruppenspezifischen Analysen zeigen, wird die Innenstadt von den verschiedenen Gruppen sehr unterschiedlich genutzt. Zusätzlich sind alle Nutzungsformen einem zeitlichen Wandel unterworfen. Bei der baulichen Ausgestaltung der Gassen ist darauf zu achten, dass möglichst wenig irreversible Massnahmen vorgenommen werden und für die Fussgänger eine breite Palette von Nutzungsmöglichkeiten offen bleibt.

- Die Innenstadtbesucher erleben die Markt- und Zeughausgasse als hektisch, laut und überfüllt. Das Schaffen einer behaglicheren Atmosphäre und die fussgängerfreundlichere Gestaltung des Strassenraums müssen anvisiert werden.

- Für Rollstuhlfahrende oder Leute mit Kinderwagen ist es äusserst mühsam, von einer Laubenseite zur andern zu wechseln. Das Absenken der unüberwindbaren Stufen in regelmässigen Abständen wird von einer überwältigenden Mehrheit der Befragten gewünscht.

- Es ist nach einer Möglichkeit zu suchen, den Passanten Sitzgelegenheiten zu schaffen, ohne die vielseitigen, sich zeitlich verändernden Nutzungsmöglichkeiten damit einzuschränken.

- Im Urteil der Befragten gilt die Zeughausgasse als monoton, nüchtern und abstossend. Die wichtigste Massnahme, um die Attraktivität der Gassen zu steigern, besteht in der Einschränkung des Parkverkehrs. Eine attraktivere Gestaltung durch Begrünung, Pflästerung oder das Schaffen von Sitzgelegenheiten und die Aktivierung des Strassenlebens könnten zu einem neuen

Erscheinungsbild und zu grösseren Besucherströmen führen.

Sicherheit

- Die Sozialsicherheit kann kurzfristig durch die entsprechende Gestaltung der Wege beeinflusst werden. Gestalterische und bauliche Verbesserungsvorschläge beeinflussen vor allem das subjektive Sicherheitsgefühl, können optisch eine angenehmere Ambiance vermitteln und ermöglichen damit, dass sich Menschen tatsächlich besser fühlen. Diese Massnahmen schlagen aber dort fehl, wo es darum geht, konkret die Gewaltanwendung zu verhindern. Hier sind mittel- und längerfristig Lösungen auf gesellschaftlicher Ebene zu suchen.

- Probleme mit der Verkehrssicherheit ergeben sich durch die gemeinsame Verwendung der "Fahrbahn" durch Fussgänger und Fahrzeuge.

- Die in der Marktgasse bestehenden Minitrottoirs haben in der heutigen Form keine Funktion mehr. Bis zur Fahrspur des ÖV verbreitert, könnten sie den Raumanspruch der Fussgänger sichtbar machen und gleichzeitig die Funktion von "sicheren Zonen" für Fussgänger übernehmen, weil die dadurch baulich vertiefte Fahrrinne als Gefahrenzone deutlich in Erscheinung treten würde. Auch der Querverkehr könnte von diesen "sicheren Zonen" profitieren, indem sich die Breite des Gefährdungsbereichs reduziert.

- In der Zeughausgasse müssen prioritär die beiden wichtigsten Querungsorte saniert werden. Einerseits die Einmündung Predigergasse - Zeughausgasse, die den Fussgängerinnen und Fussgängern als Drehscheibe in die verschiedenen Richtungen dient. Zusätzlich befindet sich dort der Übergang zwischen frei zugänglichem und verkehrsberuhigtem Teil, der baulich ungünstig gelöst ist. Eine bessere Sicherheit könnte beispielsweise durch eine Verengung des Strassenraumes und die gleichzeitige Aufpflästerung des ganzen Kurvenbereiches erreicht werden. Andererseits ist der Abschluss Zeughausgasse Ost nicht mehr zeitgemäss. Eine gründliche Neugestaltung dieses vom Verkehr entlasteten Teils bewirkt gleichzeitig eine städtebauliche Aufwertung.

7.3 Einrichten einer Fussgängerzone - Empfehlungen an die Stadtplanung und die Stadtpolizei

Grundsätze

* Die offizielle und auf Plänen festgehaltene Fussgängerzone bedarf einer optischen Ausgestaltung und der rechtlichen Umsetzung.
* Wenn auf die Wünsche der Innenstadtbesucher Rücksicht genommen werden soll, muss gleichzeitig eine bedeutende räumliche Ausdehnung der innerstädtischen Fussgängerzone erfolgen.
* Mit der Verwirklichung einer flächenhaften Fussgängerzone kann die Innenstadt durch die Unterbindung der Nord- und Südtangente für den MIV auch vom Durchgangsverkehr entlastet werden, ohne dass die Zufahrtsmöglichkeiten und damit die Erreichbarkeit wesentlich eingeschränkt werden.

* Ein wirksames Parkraumbewirtschaftungskonzept sorgt dafür, dass bei unumgänglicher Notwendigkeit Parkplätze zur Verfügung stehen. Dies kann dadurch erreicht werden, dass die zentralsten Parkplätze entsprechend teuer angeboten werden.

Planungsvorschlag

In Abb. 15 ist unser Vorschlag einer flächendeckenden Fussgängerzone für die Berner Innenstadt dargestellt. Er lehnt sich absichtlich an die im Stadtentwicklungskonzept (STEK) bevorzugte Variante an (GEMEINDERAT DER STADT BERN: 1992:62).

Die wichtigsten Unter-scheidungsmerkmale zum STEK sind:

a) Verwirklichung einer Fussgängerzone in der ganzen Altstadt.

b) Der Motorfahrzeugverkehr wird auch in der unteren Altstadt reduziert.

c) Zusätzlich wird die Nordtangente (Schüttestrasse) unterbrochen.

d) Im Bereich der Fussgängerzone werden oberirdische Parkplätze in der oberen Altstadt vollständig und ersatzlos, in der unteren Altstadt teilweise aufgehoben.

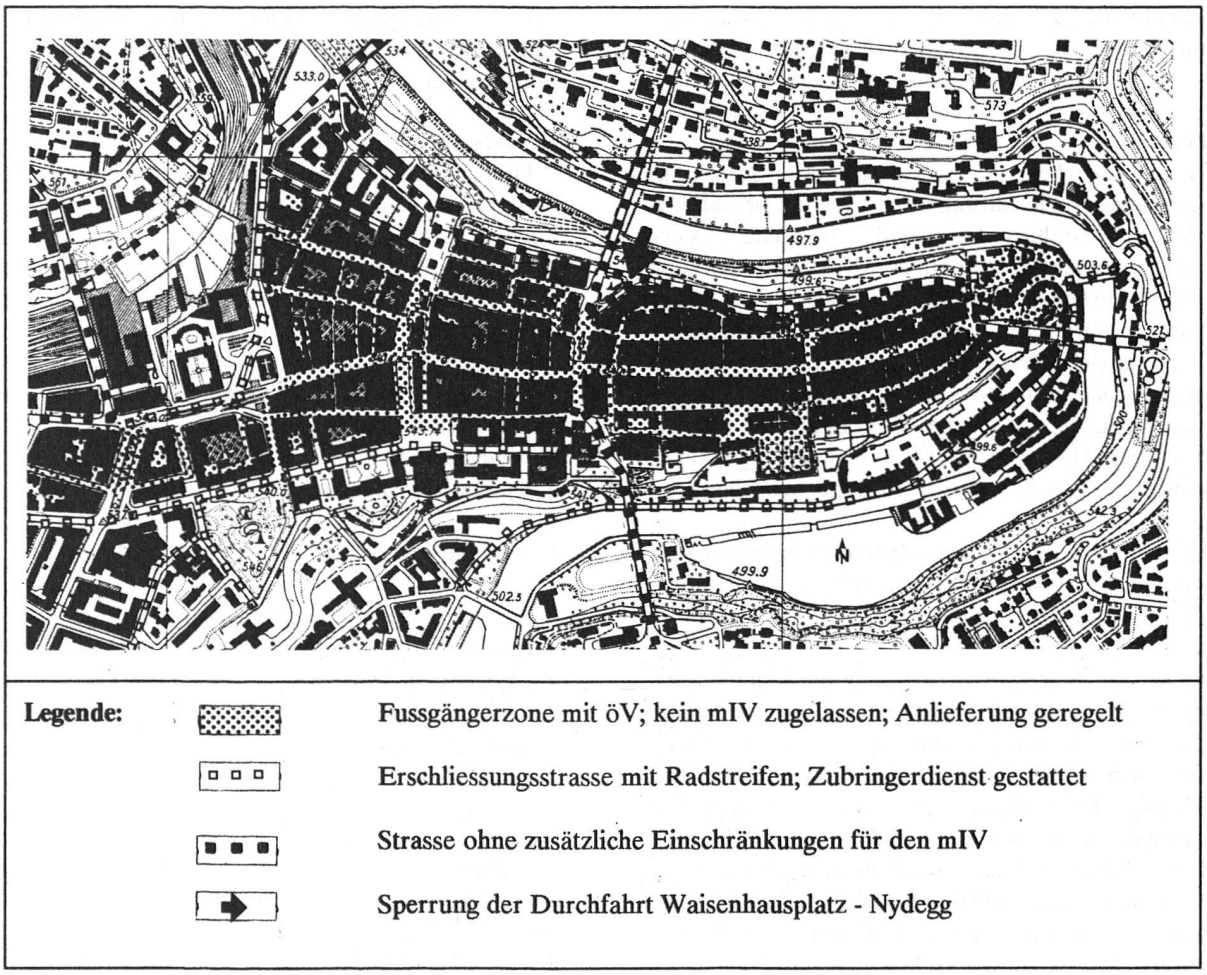


Abb. 15: Planungsvorschlag: Fussgängerzone für die Berner Innenstadt.
Quelle: GIUB, Fussgängerforschung; M = 1 : 12'000; Reproduziert mit der Bewilligung des Vermessungsamtes der Stadt Bern vom 22.1.1993.

8 Eine Bilanz: Ein studentisches Forschungsprojekt und die Grenzen objektiver Forschung

Im Frühjahr 1990 schlossen wir uns zusammen, um uns im Rahmen der Diplomarbeit mit dem Fussgängerverkehr auseinanderzusetzen. Fussgänger ist zwar jeder, in der Forschung ist seine Stellung aber marginal, wenige Wissenschafter und wenige Forschungszweige haben sich mit ihm auseinandergesetzt. So wurde rasch klar, dass wir weder von ausserhalb, noch innerhalb des GIUB auf grosse Ressourcen zugreifen konnten. Trotz grosszügiger Unterstützung von Prof. K. Aerni blieb unser Forschungsprojekt ein studentisches.

Aufgrund von Erfahrungen ähnlicher, von Studenten getragener Forschungsgruppen (Beatenberg) , war uns klar, dass unsere Diplomarbeiten nicht in der vom Studienplan vorgesehen Zeit geschrieben sein würden. Wir zogen es aber vor, eine Forschung zu betreiben, die in unseren Augen sinnvoll ist und mit der wir aus dem Elfenbeinturm der Universität an eine breitere Öffentlichkeit gelangen konnten. Wir wählten deshalb einen Untersuchungsraum aus unserer Nähe, die Berner Innenstadt, deren Probleme wir aus eigener - nicht nur wissenschaftlicher - Erfahrung und Betroffenheit kannten. Hier sollte es möglich sein, einen Teil der Resultate in der Planung umsetzen zu können und einen Beitrag dazu zu leisten, die seit Jahren blokkierte Verkehrspolitik wiederum in Bewegung zu bringen.

Von Anfang an gingen wir mit diesen Gedanken im Hinterkopf an das Forschungsprojekt heran. Wir nahmen Kontakt auf mit den Verantwortlichen im Stadtplanungsamt und bei der Stadtpolizei sowie mit weiteren Fachleuten aus verschiedenen Bereichen. Um eine breitere Öffentlichkeit informieren zu können, gelangten wir in den verschiedenen Stufen des Projekts an Zeitungen, ans Radio und an wissenschaftliche Fachzeitschriften und hielten verschiedene Vorträge. Dabei stiessen wir auf breites Interesse und auf grosses Echo.

Wichtig war uns bei unseren Untersuchungen die Meinung der Betroffenen, der Besucher der Innenstadt. Genau deren Wünsche und Einschätzungen wollten wir mit der Befragung erfassen. Um ein solches Bild zu erhalten, mussten wir auf das in der Wissenschaft und auch bei Laien so hoch gehaltene Kriterium der Repräsentativität verzichten. Unsere Ergebnisse sind "bloss" eine Momentaufnahme, die allerdings mit anderen Studien wie dem Mikrozensus oder mit einer Haushaltbefragung ergänzt werden könnte.

Als wir schliesslich den Schlussbericht der Presse vorstellten, war das Echo gross, die Reaktionen fielen gegensätzlich aus:

Von wissenschaftlicher Seite und von Seite der Planungsbehörden der Stadt Bern erhielten wir ausschliesslich positive Reaktionen auf unsere Veröffentlichungen. Vom "Mosaikstein, der zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Innenstadt beiträgt" über "überzeugend und überraschend aussagekräftig" bis "sehr fundierte Studie" reicht das Spektrum der Qualifikationen, die uns zugetragen wurden.

Andererseits wurden wir von Seite der Wirtschafts- und Innenstadtverbände aufs heftigste kritisert, unterstützt von einem einseitig denkenden Meinungsforschungsbüro. Ohne stichhaltige Argumente und auf perfide Weise wurden sogar die Wissenschaftlichkeit der Arbeiten und die Glaubwürdigkeit der Universität in Frage gestellt, der Schlussbericht als "wissenschaftlich verbrämtes Pamphlet" bezeichnet. Dass es dabei den Kritikern in erster Linie darum ging, zu verhindern, dass unbequeme Resultate veröffentlicht würden, zeigt ein Brief, der den Stadtpräsidenten auffordert, unsere Studie als nichtig zu betrachten. Diese Auseinandersetzung ist heute abgeschlossen. Den Kritikern eilte es aber nicht, ihre unbedacht geäusserten Vorwürfe argumentativ zu belegen. Lieber wäre es ihnen wohl gewesen, Gras über die Sache wachsen zu lassen.

Besonders wichtig erscheint uns im Augenblick, dass die Frage der Verkehrspolitik in der Berner Innenstadt wieder diskutiert wird. In gemeinsamen Gesprächen versuchen die politischen Kontrahenten, mit den Stadtbehörden einen Kompromiss auszuarbeiten. Bleibt zu hoffen, dass die Wünsche und Ansprüche der Betroffenen in möglichst hohem Masse berücksichtigt werden. Unsere Studie vermag dabei einige Anstösse zu geben.

Persönlich glauben wir, aus der Arbeit im Forschungsprojekt sehr viel gelernt und profitiert zu haben. Dank befruchtender Zusammenarbeit ist es uns gelungen, eine umfassende Fragestellung von den ersten Literaturrecherchen über die komplexen Erhebungen und Auswertungen bis zur Veröffentlichung der Resultate zu verfolgen. Dass wir dabei manchmal unsere Grenzen erreichten - sowohl im Bereich des zeitlichen Aufwandes als auch bei den Auseinandersetzungen auf politischer Ebene - vermag hinterher kaum mehr zu schmerzen: Unsere Ergebnisse sind noch nicht ganz in der Schublade verschwunden!

Der Schlussbericht der Studie "Fussgängerforschung Berner Innenstadt" (ca. 80 Seiten) ist zum Preis von 20.- (plus Versandkosten) erhältlich. Bestellungen sind zu richten an:

Geographica Bernensia
Hallerstr. 12
3012 Bern

Bestellnummer P 28

9 Literatur

9.1 Eigene Arbeiten

- AERNI ET AL, 1993: Fussgänger als wichtigste Verkehrsteilnehmer. In: DISP 113. Zürich, ORL.
- AERNI ET AL, 1993: Fussgängerverkehr Berner Innenstadt, Teil 7: Schlussbericht.
- HÄFLIGER E., 1992: Fussgängerverkehr Berner Innenstadt, Teil 4: Die Fussgängersicherheit.
- HÄFLIGER ET AL, 1992: Fussgängerverkehr Berner Innenstadt, Teil 1: Grundlagen.
- KALBERMATTEN RIEDER R., 1992: Fussgängerverkehr Berner Innenstadt, Teil 5: Raumgestaltung aus Sicht der FussgängerInnen.
- KAUFMANN U., 1992: Fussgängerverkehr Berner Innenstadt, Teil 3: Das Bewegungsverhalten der FussgängerInnen.
- SEEWER U., 1992: Fussgängerverkehr Berner Innenstadt, Teil 2: Ausgewählte Methoden zur Erfassung des Fussgängerverkehrs in städtischen Räumen.
- SEEWER U., 1992: Fussgängerverkehr Berner Innenstadt, Teil 6: Gruppierung - die Zusammensetzung der Passantengruppen in den Fussgängerströmen.

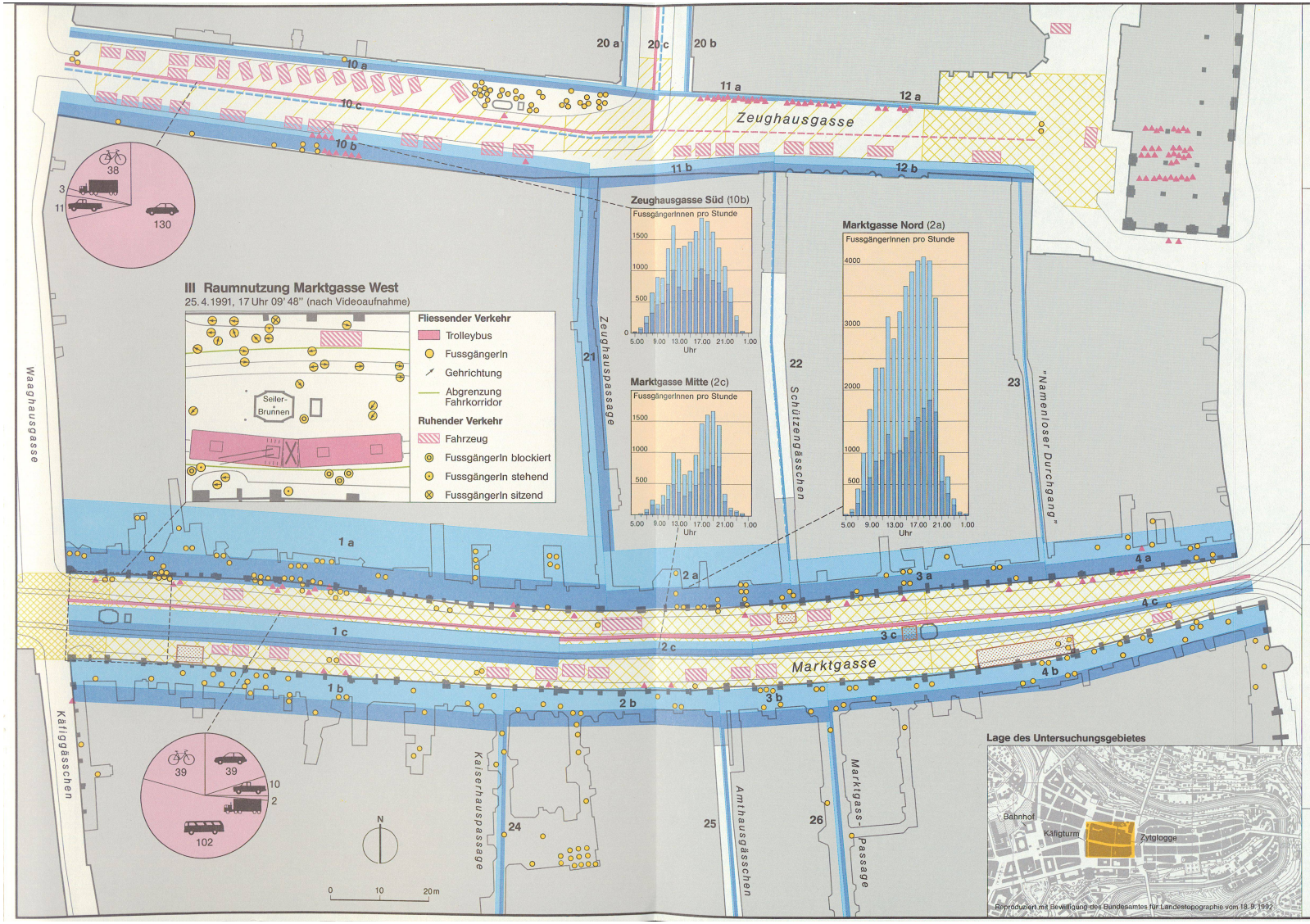
9. 2 Verwendete Literatur

- BUNDESAMT FÜR FORSTWESEN UND LANDSCHAFTSSCHUTZ, 1988: Wegleitung und Empfehlungen für die Planung und Realisierung von Fusswegnetzen. Bern.
- GEMEINDERAT DER STADT BERN (Hrsg.), 1992: Entwurf um räumlichen Stadtentwicklungskonzept. Bern.
- MASTERPLAN BAHNHOF BERN, 1991: Schlussbericht der Vorphase. Bern.
- MONHEIM R.*, 1980: Fussgängerbereiche und Fussgängerverkehr in Stadtzentren der Bundesrepublik Deutschland. Reihe: Bonner Geographische Abhandlungen Nr. 64. Bonn: Ferd. Dümmlers Verlag.
- POLIZEIDIREKTION DER STADT BERN*, 1991a: Probleme, Prioritäten im Bereich Verkehr. Bern: Polizeidirektion.
- POLIZEIDIREKTION DER STADT BERN, 1991b: Ergänzende Fahrzeugzählung am Donnerstag, 25.4.91 (unveröffentlicht).
- STADT BERN*, 1982: Umwelt, Stadt und Verkehr. Kurzbericht zu den Verkehrskonzepten der Stadt Bern.
- STADT BERN*, 1987: Zahlen und Zusammenhänge. Eine Bestandesaufnahme des Gemeinderates zu den Zielvorstellungen.
- STADTPLANUNGSAMT BERN & AMT FÜR STATISTIK (Hrsg.)*, 1991: Das Verkehrsverhalten der Haushalte in Stadt und Region Bern. Mikrozensus Verkehr 1989. Bern.
- STADTPLANUNGSAMT BERN*, 1992: Die Besucher/innen der Berner Innenstadt. Info 52.
- VONESCH K.*, 1986: Stadtentwicklung und Detailgewerbe. Zukunftsdynamische Merkpunkte zum Berner Stadtkern. Analyse und Vorschläge.
- VSS, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (Hrsg.), 1980: Fussgängerbereiche in der Schweiz. Zürich.

*) Im Text nicht zitiert

FUSSGÄNGERVERKEHR BERNER INNENSTADT

Verkehrsaufkommen im Raum Markt- und Zeughausgasse



I Stundenbelastung zwischen 16.00 und 17.00 Uhr (Donnerstag, 25.4.91; Abendverkauf bis 21.00 Uhr)

Fliessender Verkehr (16.00 – 17.00 Uhr)

- Anzahl Frauen
- Anzahl Männer
- Anzahl Fahrzeuge

Bandbreite: 5 mm = 1000 Einheiten

< 60 Einheiten

10 a Zählstellennummer

Ruhender Verkehr (Momentaufnahme zwischen 16.20 und 16.40 Uhr)

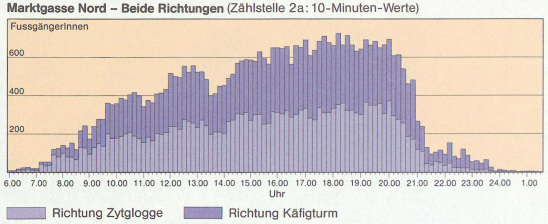
- FussgängerIn
- Zweirad
- Fahrzeug
- Baustelle

Überquerungen (16.00 – 17.00 Uhr)

- 0 – 2 Pers./m
- 3 – 19 Pers./m
- 20 – 39 Pers./m
- 40 – 80 Pers./m

II Tagesgang des Fussgängeraufkommens (Donnerstag, 25.4.91; Abendverkauf bis 21.00 Uhr)

Marktgasse Nord – Beide Richtungen (Zählstelle 2a: 10-Minuten-Werte)



Entwurf und Redaktion: E. Häfliger, R. Kalbermatten Rieder, U. Kaufmann, U. Seewer; Abt. Kulturgeographie, Prof. K. Aerni

Kartographie: A. Brodbeck

Copyright: Geographisches Institut der Universität Bern, 1992

Beilage zu: DISP (Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung) 113, April 1993